

# PROPOSTE DI RISPARMIO ENERGETICO A COSTO MINIMO

## NEL COMPARTO DEL TERZIARIO E NEL PRIVATO

Mentre in ambito domestico la leva economica, cioè il costo della bolletta energetica, agisce efficacemente nel senso della razionalizzazione e del risparmio nell'utilizzo dell'energia, nel terziario invece il costo delle voci energetiche nel bilancio complessivo aziendale è percentualmente modesto. Si adottano quindi comportamenti che possono avere una logica commerciale, (visibilità), ma che sono ecologicamente scorretti: mi riferisco alla ormai consolidata consuetudine di un eccessivo ed a volte decisamente esasperato uso dell'illuminazione degli ambienti commerciali con conseguente necessità di climatizzazione spinta, anche in considerazione dell'abitudine di mantenere aperte le porte sulla pubblica via per favorire l'ingresso dei passanti. Questo comportamento risulta in definitiva inutile in quanto ormai quasi generalizzato.

La grande distribuzione ci ha abituati ad osservare nei grandi spazi di vendita settori a bassa temperatura, (e con banchi frigo verticali e aperti), contigui a zone riscaldate e senza barriere di nessun tipo; vediamo inoltre parcheggi deserti illuminati per l'intera notte, interni ugualmente illuminati anche nelle ore di chiusura ed inattività, (auspicabili meno luci e più telecamere di sorveglianza). E' mia convinzione che in futuro tali esibizioni risulteranno controproducenti perché in contrasto con una sempre maggiore sensibilità ambientale dell'utenza, oggi sembra però opportuno intervenire.

Ci sono leggi e regolamenti che riguardano le attività pubbliche e private per orari, turni, requisiti tecnici, edilizi, dotazioni di sicurezza, ecc., quindi penso che il pubblico amministratore possa operare con delibere o altre forme di intervento normativo in questo ambito dando direttive per limitare gli eccessi e stimolando comportamenti di responsabilità e sobrietà che, se seguiti da tutti, non saranno penalizzanti per nessuno. Mi preme sottolineare anche un aspetto più strettamente correlato alla medicina del lavoro, e che quindi riguarda la salute del lavoratore che opera per molte ore in un ambiente eccessivamente illuminato e spesso eccessivamente refrigerato d'estate e riscaldato nei mesi invernali.

Per quanto riguarda l'ambito privato già lo Stato prevede agevolazioni che però appaiono allo scrivente non sempre di facile e semplice attuazione. L'autorità locale con il servizio di sportello unico ha già compiuto passi importanti in questa direzione: una ulteriore semplificazione burocratica eventualmente accompagnata da sgravi fiscali, (solo per le pratiche finalizzate a opere di risparmio energetico), consigli tecnici, assistenza e garanzia potrebbero orientare un maggiore numero di cittadini verso scelte in tal senso.

Faccio un esempio: nella realizzazione di un impianto fotovoltaico ci sono fondamentalmente due tipi di impegno:

- quello che chiamo "affitto del tetto": nessuna spesa, risparmio in bolletta, lungo impegno temporale con la ditta installatrice;
- installazione diretta: maggiore introito, tempi di ammortamento più brevi ma discreto impegno economico.

In questi casi il nostro amministratore pubblico diventando garante degli accordi tra privato e ditta realizzatrice favorirebbe una scelta che può impensierire l'utente per la spesa da sostenere o anche solamente per i lunghi periodi di ammortamento.

## IN AMBITO PUBBLICO

La pianificazione urbanistica dovrebbe tener conto della giacitura dei terreni onde evitare la necessità di sollevamento idraulico delle acque meteoriche e reflue.

Si rende necessario razionalizzare l'utilizzo degli impianti di riscaldamento e l'illuminazione notturna, ad esempio lo spegnimento di almeno la metà delle luci pubbliche dopo la mezzanotte, etc..

## TRASPORTI

Un accenno in tema trasporti e in particolare alla realizzazione della ferrovia, che mi trova assolutamente favorevole, ma a precise condizioni: il costo di realizzazione di una moderna, efficiente ed economicamente produttiva ferrovia è notoriamente molto elevato, anche per la necessità di opere di protezione per gli attraversamenti a raso con la viabilità stradale come le semibarriere automatiche, (costose), o sottopassi, (ancora più costosi), i segnalamenti, il collegamento con il DCO FER di Bologna Centrale ed altre opere minori. Tutto ciò richiederebbe uno sforzo economico ed organizzativo tale da renderne improponibile l'utilizzo per il

solo traffico merci, peraltro modesto per supportare una linea ferroviaria; potrebbe al contrario avere un senso se progettata come sistema misto, (merci e passeggeri), con fermate comode per l'utenza, parcheggi di scambio, penetrazione negli abitati più importanti, cadenzamento ed integrazione con tutti gli altri mezzi pubblici e privati del territorio. L'attuale contingenza economica e la tendenza nazionale orientata alla chiusura di linee locali piuttosto che al loro potenziamento, mi fanno apparire purtroppo inattuabile tale soluzione che, se ben attuata e gestita, ridurrebbe traffico ed inquinamento.

Federico Finatti